



# Nächster Halt: Paris

Mit dem TGV zu reisen ist kommod – ein Hauch französischer Lebensart inklusive

VON DANIEL OLIVER BACHMANN

Seit dem 10. Juni 2007  
verkehrt der TGV zwischen  
Stuttgart und Paris. Er  
verkürzt die Fahrtdauer  
auf drei Stunden und  
40 Minuten. Der Zuspruch  
der Fahrgäste ist enorm.  
Ein Erfahrungsbericht.

Stuttgart, Montagmorgen, kurz nach 6 Uhr. In der U14 drängeln sich die üblichen Verdächtigen. Aktentaschenträger, die sich hinter der Zeitung mit den großen Buchstaben verstecken. Männer im Blaumann, die Thermoskanne in der Hand. Azubis, denen ein Hangover schwer zu schaffen macht. Unausgeschlafene Schüler mit schlechtem Gewissen, weil sie das Wochenende statt mit Pauken mit Party verplempert haben. Und ich. Nächster Halt, Hauptbahnhof, sagt eine freundliche Damenstimme. Sie scheint die einzige zu sein, die wach ist. Die Türen gehen auf, das große Drängeln beginnt. Jeder von uns hat sein Ziel: Den InterRegio nach Pforzheim zu kriegen. Die S-Bahn nach Untertürkheim. Den Bus nach Gablenberg. Oder einfach raus aus den U-Bahn-Katakomben und rein ins Büro. Mich treibt der Strom der Montagmorgenmuffel nach draußen. Mein Ziel ist ein anderes. Mein Ziel ist Paris.

**Im Zug von Stuttgart nach Paris zu fahren war noch nie eine Weltreise.** Aber immerhin eine ordentliche Tagesfahrt. Sechs Stunden und zehn Minuten dauerte es bisher, drei Stunden und 40 Minuten dauert es jetzt. Das ist ein satter Zeitgewinn von zweieinhalb Stunden, und der kommt nicht von ungefähr. Werner Klingberg, der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn in Stuttgart, hat nicht allein eine Erklärung dafür. Er hat gleich ein paar: „5,5 Milliarden Euro wurden auf französischer Seite investiert, 570 Millionen Euro auf deutscher“, sagt er. Das ist ein ordentlicher Batzen Geld, der vor allem in zwei Großprojekte floß. Zum einen in Neu- und Umbauarbeiten von Gleistrassen und Bahnhöfen. Zum anderen mussten die unterschiedlichen Bahnsysteme harmonisiert werden. Dazu gehörte die Anpassung des deutschen ICE an die französische Leit- und Sicherheitstechnik. Oder das Thema Schotter: In Frankreich liegen die Gleise im Hochgeschwindigkeitsverkehr auf Schotter, in Deutschland nicht. Auch darauf mussten die Züge vorbereitet werden. „Wir haben sie praktisch frankreichfähig gemacht“, erläutert Werner Klingberg. Pro Zug waren dafür Investitionskosten von fünf Millionen Euro nötig.

**Entspanntes Fahren mit Café Crème ohne Crème.** Doch, doch, wir wissen das: Gutes Design kommt aus Frankreich. Daher hat sich die staatliche französische Eisenbahngesellschaft SNCF, die Société nationale des chemins de fer français, auch nicht lumpen lassen, und Christian Lacroix mit der Innenausstattung der TGVs betraut. Die kann sich sehen lassen. Bequeme Sitze, dezente Farbgestaltung – die Gesichter meiner Mitfahrer wirken um einiges entspannter als vorhin in der U14. Oder liegt es daran, weil das Fahrziel Paris einfach verlockender ist als das Fahrziel Untertürkheim? Weil bereits Kaffeeduft den Zug durchweht? Kurz vor Karlsruhe mache ich mich auf den Weg ins Zugbistro, um den ersten französischen Café Crème zu genießen. Pariser Flair umspielt den Bistrowagen, denn der Herr hinterm Tresen ist so gut aufgelegt wie sein Kollege in der Rue du Faubourg-Saint-Honoré. Mit 2,80 Euro pro Minibecher wird man auch gleich auf französische Hauptstadtpreise eingestimmt. Und wer braucht schon Crème im Café Crème? Die ist nämlich nach lediglich 45 Minuten Fahrtzeit schon aus. Sei's drum. Ein Café Schwarz weckt die Lebensgeister ohnehin viel besser.

Doch sei vorausgeschickt: Die Kaffeepanne blieb das Einzige, worüber der schwäbische Eisenbahnnutzer was zu bruddeln hat. Alles andere war eitel Sonnenschein. Und das ist ja nicht selbstverständlich. „Wir fahren schon seit Jahren ins Ausland“, sagt Werner Klingberg. „In die Schweiz, nach Österreich, inzwischen auch nach Belgien. Aber eben nicht nach Frankreich. Dort sperrte man sich ein bisschen. Nun fahren wir unter einer gemeinsam Firma, der Aléo mit Sitz in Saarbrücken. Das ist nun wie in einer guten Ehe.“ Eine Ehe, die nicht aus einer Liebesbeziehung entstand, sondern einer praktischen Zielsetzung. Mitunter sind das die dauerhaftesten Verbindungen. Ganz bescheiden begann das Projekt 1992 beim deutsch-französischen Gipfeltreffen in La Rochelle mit einer simplen Absichtserklärung. Bis der damalige französische Verkehrsminister Jean-Claude Gayssot bei Baudrecourt den ersten Spatenstich für die französische Neubaustrecke vornehmen durfte, gingen noch vier Jahre ins Land. Doch schon zwei Jahre später wurde die einmillionste Schwelle verlegt. Und am 18. Dezember 2006 verkündete Dominique Perben, der neue Verkehrsminister, dass man auf dieser Strecke den Geschwindigkeitsrekord für Schienenfahrzeuge knacken wollte. Das geschah am 3. April 2007. Mit 574,8 Stundenkilometern stellte der TGV einen neuen Weltrekord auf. Chapeau!

**Zug oder Flugzeug?** Der Wettbewerb tritt in eine neue Phase. Von diesen Geschwindigkeiten träumen wir auf deutscher Seite. Auf der Rheintalschiene nimmt der Zug zwar ordentlich Fahrt auf. Aber er ist noch lange nicht so schnell wie in Frankreich. Dort fahren TGV und ICE mit bis zu 320 Stundenkilometern nach Paris. Das wird er auch nie, aus pragmatischen Gründen. „Das französische TGV-System kennt keine Vernetzung mit dem Regionalverkehr“, sagt Werner Klingberg. „Es gibt auch keinen Halbstunden- oder Stundentakt. Der TGV hält zwischen Straßburg und Paris nicht an. Ein ICE dagegen hat seine Haltestellen. Fürs Beschleunigen und Abbremsen davor und danach benötigt er rund zehn bis fünfzehn Kilometer.“ Anders als in Deutschland setzt man in Frankreich auf Volle-Pulle-Geschwindigkeit.

Der TGV ist ganz klar als Alternative zum Flugverkehr positioniert. Gleich fünf Argumente führen die Verantwortlichen ins Feld: Im Vergleich zum Flugzeug ist der Zug schneller. Er ist bequemer. Kostengünstiger. Nutzenintensiver. Und obendrein umweltfreundlicher. „Schneller“, erklärt Werner Klingberg, „weil man von Paris-Innenstadt nach Stuttgart-Innenstadt mit fünf Stunden Reisezeit rechnen muss, wenn man das Flugzeug benutzt.“ Bequemer, da stimme ich gleich zu. Zugfahren ist angenehmer, weil man aufstehen und sich die Beine vertreten kann. Eine Anschnallpflicht herrscht auch nicht. Kostengünstiger? Das wird sich weisen. Die Deutsche Bahn lockt zwar mit Sonderangeboten, doch die Flugkonkurrenz schläft auch nicht. Nutzenintensiver, das interessiert vor allem Geschäftsreisende. „Ohne Konkurrenz schläft im Zug zu arbeiten ist für viele ein Argument“, sagt Werner Klingberg. Beim Fliegen ist dieser Zeitblock zerstückelt. Mit dem Taxi zum Flughafen.

Einchecken. Sicherheitskontrolle. Warten auf den Abflug. Flug. Koffer holen. Mit dem Taxi in die Innenstadt. Bleibt das Thema Umweltfreundlichkeit. In Frankreich wirbt die SNCF damit, dass der TGV zu 95 Prozent mit Atomstrom betrieben wird, also emissionsfrei fährt. Damit ist in Deutschland kein Blumentopf zu gewinnen. Anders als die französischen Kollegen kauft die Deutsche Bahn, immerhin größter Stromkäufer der Bundesrepublik, ohnehin Mischstrom. Das Argument Umweltfreundlichkeit resultiert aus den Verbrauchswerten. „Der ICE 3 verbraucht rund zwei Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer und Reisenden“, sagt Werner Klingberg. „Gerechnet auf die durchschnittliche Auslastung des Zugs. Ist er voll, verbraucht er weniger als einen Liter.“

**Ab Straßburg: der Zug ist voll.** Trotzdem reisten Madonna & Co zum Live Earth-Konzert nicht mit der Eisenbahn. Aber das soll uns ja nicht davon abhalten. Unser Zug ist an diesem Morgen gut ausgelastet, richtig voll wird er in Straßburg. Schon in den ersten zehn Tagen stiegen in Frankreich 300 000 Fahrgäste in einen TGV der Ligne à grande vitesse Est européene. Seither hat sich daran nicht viel geändert. „Fast 100 prozentige Auslastung“, vermeldet die SNCF. Auch auf deutscher Seite ist man zufrieden. „Es geht ja nicht nur um die Konkurrenz zum Fliegen“, sagt Werner Klingberg. „Es geht darum, dass Autofahren unkalkulierbar wurde. Wegen den vielen Staus muss der Geschäftsreisende zwei bis drei Stunden Puffer einkalkulieren. Das kann sich keiner leisten. Die Bahnen dagegen sind sehr pünktlich. Auch deshalb ist der ICE zur Erfolgsstory geworden.“ Die sich jetzt auf der Strecke nach Paris fortsetzen soll: Ziel von Deutscher Bahn und SNCF ist es, die Fahrgastzahl bis 2010 von 15 auf 25 Millionen zu steigern.

Einige dieser Millionen sitzen mit mir im Abteil. Fabienne Raboteau aus Hautepierre, einem Vorort von Straßburg, arbeitet als Anlageberaterin und pendelt seit Jahren nach Paris. Früher im Flugzeug, jetzt im Zug. „C'est plus fiable“, sagt sie, und spricht damit einen Hauptgrund fürs Zugfahren an: Zuverlässiger als der Flieger sei die Eisenbahn. Sie hat recht: nach einer Statistik der Association of European Airlines (AEA) starten in London ein Drittel aller innereuropäischen Flüge verspätet, in Frankfurt fast je des vierte Flugzeug.

**Pünktliche Ankunft in Paris.** Und ein Café Crème mit Crème. Mittlerweile zeigt der TGV schon Auswirkungen auf dem Immobilienmarkt rund um Straßburg. Die Preise für Grundstücke, Häuser und Wohnungen steigen. Bis in die Ortenau ist das zu spüren. Wenn 2008 die Fahrtdauer zwischen Straßburg und Paris wie geplant um weitere vierzig Minuten gesenkt wird, kann man von Offenburg aus in zwei Stunden am Gare de l'Est sein. Manche Pendler in Paris brauchen genauso lang aus ihrem Wohnort in der Peripherie bis zum Arbeitsplatz in der Stadt. Welche Auswirkungen das noch haben wird, kann man jetzt erst ahnen. Um 9.30 Uhr biegt der TGV auf die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke ein. Das erfahren die Reisenden per Lautsprecher, auf Deutsch, Französisch und Englisch. Aber wir merken es auch so. Die Beschleunigung ist deutlich zu spüren. Schon eine Stunde später erreichen wir den Bahnhof Paris-Est. Hier wird noch kräftig gebaut; der TGV war schneller als die Umbauarbeiten am Bahnhof. Trotzdem bekomme ich meinen Café Crème mit Crème. Danach wartet Paris auf mich, die Stadt der Liebe. Kurz gedenke ich meiner Mitfahrer von heute morgen in der U14. Aber ehrlich, nur ganz kurz.